Geachte leden van de gemeenteraad van Zwolle, geachte aanwezigen

Dank dat mij de gelegenheid wordt geboden om hier iets te zeggen over het **Ontwikkelkader Spoorzone**, een voor ons heel belangrijk gebied.

Mijn naam is Rogier de Lint. Ik werk bij NS Stations of NS Vastgoed (zoals u wenst). Ik ben daar MT-lid en **onder andere verantwoordelijk voor de gebiedsontwikkelingen** waar NS in participeert.

U kent NS natuurlijk primair als vervoerder. Afgelopen 5 jaar lag de nadruk op goede prestaties voor de reiziger. Jaar 2019 was all time high als het gaat om reizigersbeleving, reizigerspunctualiteit. Wij zijn trots op deze prestaties. **Maar NS is nadrukkelijk meer**.

Dat brengt me bij de strategie van NS 'Nederland duurzaam bereikbaar. Voor iedereen'. Dat betekent dus meer dan alleen de treinen. We zetten vol in op de deur-tot-deur reis. Met de blauw gele OV fiets als succesvol voorbeeld.

Onderdeel van dit brede mobiliteitsbedrijf is ook een bijdrage aan de ruimtelijk ordening. Nederland duurzaam bereikbaar voor iedereen, begint bij goede stationsgebieden. Niet alleen als overstap van trein, bus, bus, fiets, maar ook als een bestemming van zichzelf. We zijn graag partner van gemeenten in dergelijke vraagstukken.

Dat brengt me de bij het ontwikkelkader spoorzone.

Allereerst mijn felicitaties en complimenten aan de gemeente Zwolle met het nu voor u liggende **Ontwikkelkader Spoorzone**. Wij zijn als NS **betrokken bij diverse spoorzone-ontwikkelingen** door het gehele land en we weten uit eigen ervaring dat dit **complexe processen** zijn.

De sporen bieden bereikbaarheid……..,

in 1 uur 7 minuten naar Schiphol,

in een uur en 1 minuut naar de Zuidas,

in 52 minuten naar Groningen.

Maar sporen vormen ook een **barrière**, veroorzaken **lawaai**, …. veroorzaken **trillingen**, vormen anderszins risico's, denk bijvoorbeeld aan **externe veiligheid**.

Iedereen vindt wat van de spoorzone,…… van het stationsgebied. Er liggen **uiteenlopende belangen**.

Aan de gemeente de **schone**, maar soms ook de **ondankbare taak** om al deze belangen te wegen en waar mogelijk een plek te geven. En ik zeg hier bewust .. waar mogelijk.

Maar een spoorzone-ontwikkeling als deze **gaat verder** dan alleen het invullen van **wensen van stakeholders**. De gemeente moet een eigen **visie hebben op de toekomst**. Wat is….. wat wordt het **profiel van de stad**? Wat wordt de **identiteit** van **verschillende deelgebieden**? Hoe gaan we in de toekomst om met **mobiliteit**? In hoeverre blijven we **ruimte bieden aan de auto**, zetten we **vol in op fiets en OV?** (…… Dat laatste spreekt ons uiteraard erg aan……)

Ons beeld is dat de gemeente ………in samenwerking haar partners …… laten we die vooral niet vergeten ….. **aardig aan het slagen is, in de klus die ik zojuist schetste**. Die complexe spoorzone met haar kansen en bedreigingen.

Wat mag u van ons verwachten?

Dat wij ons grondposities tot ontwikkeling brengen in de geest van het ontwikkelkader.

Aan ons … als NS … nu de taak om het **Ontwikkelkader te vertalen** in meer **concrete plannen** voor de **NS-gronden in de spoorzone**. Ik doel daarbij op het gebied op wat wij **oneerbiedig de "wartsila-hallen"** noemen, of noemden…. maar nu ook bij ons bekend zijn als **District Z, De Werkplaatsen en De Lurelui** (althans een gedeelte daarvan).

Daar zijn we stiekem al een beetje mee begonnen. Eind **2019** sloten **Gemeente Zwolle en NS** een **intentieovereenkomst** voor de herontwikkeling van dit gebied.

Sindsdien werken gemeente, NS en een heleboel anderen samen om de **ideeën zoals die nu ook zijn vastgelegd in het ontwikkelkader** verder gestalte te geven.

We hopen eind van dit jaar onze Nota van Uitgangspunten te presenteren met daarin een wat meer gedetailleerde uitwerking van District Z, De Werkplaatsen en De Lurelui. **Ik ga daar nu uiteraard niet te diep op in, maar ik constateer dat er met veel plezier, enthousiasme en inspiratie aan wordt gewerkt.**

De opgaven anno 2020 kenmerkt zich door

- **de woningnood,**
- **bereikbaarheid** (hoe houden we die steden bereikbaar),
- **energietransitie** (vooral bij bouwen in hoge dichtheden erg lastig om eigen energie op te wekken)**,**
- **de wens om klimaatadaptief** te bouwen – denk bijvoorbeeld aan waterinfiltratie –
- en ten slotte de wens om **groen en biodivers** te bouwen.

Juist de wens om te vergroenen, de behoefte aan biodiversiteit - wat ik noem, **gezonde verstedelijking**, is een blijvertje. **De huidige Coronacrisis zie ik echt als een versneller van deze trend**.

De coronacrisis, ik had er eigenlijk niets over willen zeggen, maar ik ontkom er niet aan. **De coronacrisis dwingt ons om een crisisproof plan te maken**. Dat zit o.a. in faseerbaarheid. Dat zit ook in slim omgaan met bestaande huurinkomsten in realisatie.

Uiteraard zijn we een bedrijf en moeten we geld verdienen. Simpel. Maar wel vanuit een duidelijke visie, een duidelijke overtuiging.

Onze filosofie is dat we door fors te verdichten rondom OV-knopen, bijdragen aan een duurzaam bereikbaar Nederland. Laten we vooral bouwen op de plekken die goed bereikbaar zijn. **De OV-infrastructuur ligt er al. De belastingbetaler heeft hier al voor betaald. Elke woning, school of werkplek die we naast een station bouwen, hoeven we niet in de wei te bouwen, daar hoeven we geen nieuwe infrastructuur voor aan te leggen.**

Ik denk dat met voorliggend ontwikkelkader de gemeente een serieuze stap heeft gezet en realisatie van deze visie.

Dank de samenwerking en dank voor uw aandacht.